Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9481**

19. Wahlperiode 16.04.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Dürr, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/8665 –

Risiken für den Bundeshaushalt aus der Einstellung des Airbus A380

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 14. Februar 2019 hat die Airbus SE das vorzeitige Produktionsende ihres größten Flugzeugmodells A380 für das Jahr 2021 öffentlich angekündigt. Die Bundesrepublik Deutschland ist davon in doppelter Hinsicht betroffen: als Anteilseignerin von Airbus und als Gläubigerin. Denn für die Entwicklung des A380 hat die Bundesregierung dem Unternehmen im Jahr 2002 ein Darlehen gewährt (www.welt.de/wirtschaft/article188764069/Weltgroesster-Passagierjet-Airbus-stellt-Produktion-von-A380-ein.html). Daraus drohen dem Steuerzahler möglicherweise erhebliche Verluste.

1. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 wurden bisher verkauft?

Nach Berücksichtigung von Abbestellungen liegen per 31. März 2019 Nettobestellungen in Höhe von 251 A380 vor.

2. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 wurden bisher ausgeliefert?

Per 31. März 2019 sind 235 A380 ausgeliefert worden.

3. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 wurden bisher produziert?

Bisher sind 235 A380 produziert worden. Für die verbleibenden 16 A380 hat die Produktion begonnen.

4. Wie viele Bestellungen für das Modell A380 liegen derzeit noch vor?

Es liegen noch 16 offene Bestellungen vor (14 Emirates und 2 ANA).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 12. April 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

5. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 plant Airbus insgesamt noch zu verkaufen, bis die Produktion eingestellt werden soll?

Laut Airbus zeigen sich aus heutiger Sicht keine zusätzlichen Bestellmöglichkeiten.

6. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 plant Airbus insgesamt noch auszuliefern, bis die Produktion eingestellt werden soll?

Bis zur Produktionseinstellung werden noch 16 A380 ausgeliefert.

7. Inwieweit rechnet die Bundesregierung ggf. mit Arbeitsplatzverlusten durch die Entscheidung der A380-Produktionseinstellung?

Die industriepolitischen Implikationen des A380-Produktionsstopps scheinen beherrschbar. Insbesondere können ein Großteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die den A380 gefertigt haben, nach Unternehmensangaben auf andere Produktionslinien verteilt werden.

Europaweit sind von dem Produktionsstopp laut Airbus 3 000 bis 3 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den nächsten drei Jahren betroffen, davon am Standort Deutschland bei Airbus selbst rund 1 000 (800 in Hamburg, 200 in Stade, 24 in Bremen). Airbus geht davon aus, dass ein Großteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter u. a. wegen des Produktionshochlaufs des A320 alternative Einsatzmöglichkeiten im Konzern erhalten kann. Das Unternehmen hat angekündigt, Gespräche mit den Sozialpartnern aufzunehmen. Bei den Airbus-Zulieferern sind weitere rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betroffen. Auch ein Großteil dieser Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kann in anderen bzw. neuen Programmen eingesetzt werden.

8. Wann hat die Bundesregierung von der Entscheidung zur Einstellung der A380-Produktion erfahren?

In einem Telefonat am 4. Februar 2019 ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) von Airbus über die Möglichkeit einer kurzfristigen Entscheidung zur Produktionseinstellung informiert worden. Die Entscheidung zur Einstellung der A380-Produktion ist offiziell schriftlich am 14. Februar 2019 mitgeteilt werden.

9. Wann hatte die Bundesregierung erstmals konkrete Anhaltspunkte dafür, dass eine Produktionseinstellung droht?

Die schwierige Programmentwicklung war seit 2015 bekannt. Seit diesem Jahr standen die Bundesregierung sowie die anderen Airbus-Nationen Frankreich, das Vereinigte Königreich und Spanien in Verhandlungen mit Airbus. Ende 2017 drohte akut der Abbruch des Programms. In der Folge konnte zunächst eine Fortführungsperspektive für das A380-Programm geschaffen werden, welche sich in der Bestellung von 36 A380 (20 Bestellungen plus 16 optionale Bestellungen) am 11. Februar 2018 durch Emirates widerspiegelte.

10. Was ist nach Ansicht der Bundesregierung der Grund für die Produktionseinstellung?

Der Grund für den Stopp von Produktion und Auslieferung des A380 ab dem Jahr 2021 ist die unternehmerische Entscheidung von Emirates, seine A380 zu reduzieren. Der im Februar 2018 geschlossene Vertrag über 36 Flugzeuge des Typs A380 ist storniert worden, so dass über das Jahr 2021 hinaus keine Bestellungen mehr vorliegen.

11. Trifft Airbus für die Entscheidung zur Produktionseinstellung ein zivilrechtliches Vertretenmüssen?

Die Frage, ob Airbus für die Entscheidung zur Produktionseinstellung ein zivilrechtliches Vertretenmüssen trifft, wird derzeit unter anwaltlicher Einbindung von der Bundesregierung geprüft.

12. Ist der Bundesregierung bekannt, ob Fluggesellschaften ihre ursprünglichen Bestellungen für den A380 bei Airbus in eine Bestellung von anderen Modellen umgewandelt haben?

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat die Fluggesellschaft Emirates ihre Bestellung aus dem Februar 2018 über 20 A380 Flugzeuge (plus Optionen auf weitere 16) zurückgezogen und stattdessen 40 A330-900 und 30 A350-900 in Auftrag gegeben. Darüber, ob Fluggesellschaften ihre ursprünglichen Bestellungen in andere Modelle umgewandelt haben, hat die Bundesregierung keine belastbaren Informationen.

13. Besteht auch im Falle einer Umwandlung von A380-Bestellungen in Bestellungen anderer Modelle bei Airbus wie zum Beispiel dem A350 eine Tilgungsverpflichtung seitens Airbus für das Entwicklungsdarlehen des A380 aus den Verkaufserlösen der anderen Modelle?

Ob eine Tilgungsverpflichtung seitens Airbus für das Entwicklungsdarlehen des A380 aus den Verkaufserlösen der anderen Modelle besteht, wird derzeit unter anwaltlicher Einbindung von der Bundesregierung geprüft.

14. Welche Höhe hatte das Entwicklungsdarlehen von 2002 ursprünglich?

a) Welche Höhe hatte das Entwicklungsdarlehen, das Airbus von unterschiedlichen Staaten bekommen hat, insgesamt?

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

b) Welche Höhe hatte das Entwicklungsdarlehen, das Airbus von der Bundesrepublik Deutschland bekommen hat?

Airbus hat ein Entwicklungsdarlehen in Höhe von rund 943 Mio. Euro erhalten.

15. Welche Restschuld des Darlehens steht derzeit noch aus (bitte nach Staaten aufteilen)?

Die Restschuld des von der Bundesrepublik Deutschland gewährten Darlehens beträgt rund 630 Mio. Euro (Stand: 31. Dezember 2018). Informationen zu der Restschuld in anderen Staaten liegen nicht vor.

16. Welche weiteren Staaten haben sich mit Darlehen an der Entwicklung des A380 beteiligt?

    a) In welcher Höhe haben sie Darlehen vergeben?

    b) Zu welchem Zinssatz haben sie Darlehen vergeben?

    c) Zu welchen Rückzahlungskonditionen haben sie Darlehen vergeben?

Die Summe der vier Entwicklungsdarlehen von Deutschland, Frankreich, dem Vereinigten Königreich und Spanien für die Entwicklung des A380 betrug ca. 3 Mrd. Euro. Mit Bezug auf die Darlehen sind separate vertrauliche Verträge zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten und Airbus geschlossen worden. Belastbare Informationen zu den Vertragsdetails der einzelnen Staaten liegen nicht vor.

17. Hat die Produktionseinstellung des A380 nach Einschätzung der Bundesregierung Auswirkungen auf das derzeit laufende WTO-Verfahren (WTO = Welthandelsorganisation) über die Rechtmäßigkeit der Subventionen für den A380?

    a) Wenn ja, welche (bitte erläutern)?

    b) Wenn nein, warum nicht (bitte erläutern)?

Die Bundesregierung rechnet damit, dass sich die Produktionseinstellung des A380 auf das derzeit laufende WTO-Verfahren zur Überprüfung der Umsetzung der Entscheidung wegen Subventionen für Airbus (DS 316) auswirken wird. Da das Verfahren derzeit noch andauert, kann die Bundesregierung zu den Details möglicher Auswirkungen keine Stellungnahme abgeben.

18. Welcher Zinssatz wurde für das Entwicklungsdarlehen der Bundesregierung von 2002 für den A380 vereinbart?

Aussagen zu der Höhe des Zinssatzes können aufgrund des laufenden WTO-Verfahrens nicht getätigt werden.

19. Welche Tilgungssumme wurde pro verkauftem Airbus A380 zur Tilgung des Entwicklungsdarlehens vereinbart?

Aussagen zu der Höhe der Tilgungssumme können aufgrund des laufenden WTO-Verfahrens nicht getätigt werden.

20. Wie viele Tranchen in welcher Höhe hat Airbus bereits für das Entwicklungsdarlehen der Bundesregierung von 2002 getilgt, und wie viele stehen in welcher Höhe noch aus?

Aussagen zur Höhe verschiedener Tranchen zur Teilfinanzierung der Entwicklungs-kosten können aufgrund des laufenden WTO-Verfahrens nicht getätigt werden.

21. Wie hoch wird der Anspruch von Airbus auf Erlass der Restschuld aus dem Darlehen nach der geplanten Einstellung der Produktion des A380 gegenüber der Bundesregierung sein?

Aufgrund der im Jahr 2018 vereinbarten Restrukturierung des bestehenden A380-Darlehensvertrages wird sich der offene Darlehensbetrag bis 2021 nicht mehr verändern. Inwiefern Airbus Anspruch auf einen Erlass der Restschuld hat, wird derzeit unter anwaltlicher Einbindung von der Bundesregierung geprüft.

22. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 müsste Airbus noch absetzen, um zu einer vollständigen Bedienung des Entwicklungsdarlehens verpflichtet zu sein?

Gemäß dem Darlehensvertrag aus dem Jahr 2002 wäre der Darlehensbetrag auf Basis von 500 ausgelieferten A380 vollständig zurückzuführen gewesen.

23. Trifft es zu, dass Airbus neben noch 17 geplanten Exemplaren 273 weitere A380-Flugzeuge absetzen müsste, um zu einer vollständigen Bedienung des Entwicklungsdarlehens verpflichtet zu sein (s. www.welt.de/wirtschaft/article 189108755/A380-So-haften-die-Steuerzahler-fuer-das-Ende-des-Riesen-Airbus.html)?

Nach derzeitigem Kenntnistand wird Airbus nach 251 ausgelieferten A380 die Produktion stoppen. Demnach wären noch 249 A380 für die vollständige Bedienung des Darlehens erforderlich.

24. Wie plant die Bundesregierung den Ausfall eines Teils des Darlehens im ERP-Sondervermögen zu kompensieren?

25. Wie bewertet die Bundesregierung einen möglichen Substanzverlust im ERP-Sondervermögen?

Die Fragen 24 und 25 werden gemeinsam beantwortet:

Das ERP-Sondervermögen ist von den Risiken des Darlehensvertrages durch eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund vom 12. März 2002 freigestellt. Aufgrund der Zweckbindung des Sondervermögens für Mittelstandsförderung und der gesetzlich festgelegten Verpflichtung zum Substanzerhalt konnte die Darlehensvergabe zur anteiligen Entwicklungskostenfinanzierung des A380 aus dem ERP-Sondervermögen nur als Kapitalanlage erfolgen. Voraussetzung hierfür war die vollständige Freistellung von den Darlehensrisiken durch den Bund. Die Erträge aus dieser Anlage dienen der Finanzierung der Mittelstandsförderung aus dem ERP-Sondervermögen. Hier ist besonders der Bereich der Startup- und Wagniskapitalförderung hervorzuheben. Das ERP-Sondervermögen finanziert als Risikoträger den weit überwiegenden Teil der Wagniskapitalförderung des Bundes (High-Tech-Gründerfonds; ERP-Fondsinvestments der KfW-Capital; coparion; ERP/EIF-Venture-Capital-Dachfonds; ERP/EIF-European Angels Fund; ERP/EIF-Wachstumsfazilität; ERP/EIF-Venture-Debt-Fondsfinan-zierungen). So konnte der Markt in der Vergangenheit aufgrund der ERP-Förderung im Bereich der Startup-, Wagniskapital- und Wachstumsfinanzierung entscheidend verbreitert werden. Die offenen Verpflichtungen des ERP-Sondervermögens, die aus Liquidität des ERP-Sondervermögens außerhalb der KfW zu bedienen sein werden, lagen per 31. Dezember 2018 bei knapp 1,7 Mrd. Euro und steigen im Laufe des Jahres 2019 auf voraussichtlich rund 1,9 Mrd. Euro. Darüber hinaus steht das ERP-Sondervermögen mit seinen liquiden (bzw. liquidierbaren) Mitteln außerhalb der KfW für Verpflichtungen aus der Wagniskapitalfinanzierung des ERP-Sondervermögens innerhalb der KfW ein. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die für Förderung einsetzbaren Rücklagen des ERP-Sondervermögens in der KfW nicht ausreichen sollten. Die weitere Finanzierung der Startup- und Wagniskapitalförderung ist somit sowohl von den liquiden Zuflüssen aus dem A380 Darlehen als auch von der puffernden Wirkung der Vermögenssubstanz, in die das Darlehen sich einfügt, abhängig. Das wird nach gegenwärtigem Stand aus dem vorhandenen Vermögen gut sichergestellt. Falls das ERP-Sondervermögen

in Folge des Darlehensausfalls einen Liquiditäts- oder Substanzverlust erleiden würde, wären die Einzelheiten der Kompensation des ERP-Sondervermögens durch den Bund mit dem Bundeshaushalt noch festzulegen.

26. Wie wirkt sich die im Jahr 2018 vereinbarte Restrukturierung des Darlehens (s. Bundestagsdrucksache 19/3609, Seite 2) auf die Forderungen der Bundesrepublik Deutschland aus?

    a) Hat sich Airbus zur Weiterproduktion des A380 bis zu einer bestimmten Stückzahl oder bis zu einem bestimmten Zeitpunkt verpflichtet?

Gemäß der Restrukturierung wird Airbus keinen Programmabbruch im Sinne des bestehenden Darlehensvertrags aus dem Jahr 2002 gegenüber dem Bund im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2018 und dem 31. Dezember 2028 erklären.

    b) Stehen der Bundesrepublik Deutschland im Falle einer Produktionseinstellung Schadensersatzansprüche zu?

Ob der Bundesrepublik im Falle einer Produktionseinstellung Schadensersatzansprüche zustehen, wird derzeit unter anwaltlicher Einbindung von der Bundesregierung geprüft.

    c) Spielt es für das Bestehen der Forderungen der Bundesrepublik Deutschland eine Rolle, ob Airbus die Produktionseinstellung zu vertreten hat?

       Wenn ja, nach welchen Kriterien kann dies festgestellt werden?

Die Frage des Vertretenmüssens stellt sich nur im Falle eines Programmabbruchs.

    d) Sieht die Bundesregierung weitere Möglichkeiten, Airbus gegenüber weitere Forderungen geltend zu machen?

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, das Haushaltsrisiko so weit wie möglich zu senken. Deshalb wird derzeit geprüft, ob Forderungen gegenüber Airbus geltend gemacht werden können.

27. Besteht für Airbus ein Anspruch auf Rückerstattung gezahlter Zinsen?

    a) Wenn ja, in welcher Höhe, und unter welchen Umständen?

    b) Wenn ja, spielt es für das Bestehen des Anspruchs auf Rückerstattung eine Rolle, ob Airbus die Produktionseinstellung zu vertreten hat?

       Wenn ja, nach welchen Kriterien kann dies festgestellt werden?

    c) Wenn ja, weshalb hat die Bundesregierung eine solche Rückerstattung der ohnehin vergünstigten Zinsen angeboten?

    d) Wenn ja, aus welchen Haushaltstiteln oder Sondervermögen soll die Erstattung der Zinsen erfolgen?

Ob Airbus einen Anspruch auf Rückerstattung gezahlter Zinsen hat, wird derzeit unter anwaltlicher Einbindung von der Bundesregierung geprüft.

Hinsichtlich der Risikoverteilung zwischen ERP-Sondervermögen und Bund gilt, dass die Finanzierung vom ERP-Sondervermögen als Kapitalanlage geleistet worden ist. Der Bund hat sich gleichzeitig verpflichtet, das ERP-Sondervermögen von den Risiken dieser Kapitalanlage freizustellen.

28. Hat die Bundesregierung weitere Darlehen für die Produktentwicklung an die Airbus-Gruppe vergeben, bei denen die Rückzahlung an den späteren Erfolg des Produkts am Absatzmarkt gekoppelt ist?

    a) Wenn ja, wann, für welches Produkt, in welcher Höhe, zu welchem Zins, und zu welchen Rückzahlungskonditionen?

    b) Wenn ja, wie viele Exemplare der entsprechenden Produkte sind bereits jeweils verkauft worden, und wie viele fehlen jeweils noch zur Sicherstellung der vollständigen Rückzahlung der Darlehen?

Die Fragen 28 bis 28b werden gemeinsam beantwortet.

Airbus hat im Juni 2010 ein Bundesdarlehen zur anteiligen Finanzierung der A350XWB-Entwicklungskosten in Höhe von 1,123 Mrd. Euro erhalten. Es wurden wichtige technologische Kompetenzen an den deutschen Airbusstandorten gestärkt und Arbeitsplätze geschaffen. Insgesamt sind in Deutschland heute ca. 1 800 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei Airbus mit der Produktion des A350 beschäftigt und rund 450 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei deutschen Zulieferern.

In enger Abstimmung mit der EU-Kommission haben sich alle Mitgliedstaaten mit Airbusstandorten bereit erklärt, eine anteilige Finanzierung der Entwicklungskosten des A350 durch verzinsliche und bedingt rückzahlbare Darlehen zu gewähren. Bis dato liegen 889 Bestellungen des A350XWB von 48 verschiedenen Fluggesellschaften vor, davon sind 249 bereits ausgeliefert

Die Airbus Group hat 2012 außerdem ein verzinsliches und bedingt rückzahlbares Darlehen zur anteiligen Finanzierung der Entwicklungskosten des mittelschweren Mehrzweckhubschraubers H160 in Höhe von 22,2 Mio. Euro aus dem Luftfahrzeugausrüsterprogramm des BMWi erhalten. Die Markteinführung für den H160 ist für Anfang 2020 geplant.

Die Struktur der bedingt rückzahlbaren Darlehensverträge (Reimbursable Launch Investments) ist Gegenstand des laufenden WTO-Verfahrens DS 316 (siehe dazu auch die Antwort zu Frage 17. Zu weiteren Vertragsdetails können daher keine Angaben gemacht werden.

c) Wenn ja, sieht die Bundesregierung neben dem A380 in weiteren Fällen ein konkretes Risiko dafür, dass Darlehensrückzahlungen ausfallen könnten?

Nein, die Bundesregierung sieht ein solches Risiko nicht.

d) Wenn ja, welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, mehrheitlich privaten Unternehmen ihr Absatzrisiko in dieser Weise zulasten des Steuerzahlers abzunehmen?

Seit den 60er Jahren – noch vor der Gründung von Airbus – wird die Entwicklung ziviler Flugzeugprogramme durch die Bundesregierung gefördert. Die Entwicklung seiner Flotte treibt Boeing bis heute mit erheblicher staatlicher Unterstützung voran. Durch das europäische Gemeinschaftsprojekt Airbus konnte das Monopol der US-amerikanischen Hersteller Boeing und McDonnell Douglas endgültig gebrochen und der europäische Flugzeugbau als wichtige Schlüsseltechnologie gesichert werden. Heute befindet sich der europäische Flugzeugbau mindestens auf Augenhöhe mit dem US-amerikanischen.

Zwischen 1967 und 1998 wurden durch den Bund Entwicklungskostenzuschüsse für die Flugzeugprogramme A300, A310, A320 und A330/A340 geleistet. Alle Zahlungs- und sonstigen Ansprüche des Bundes aus diesen Verträgen wurden durch Airbus abschließend erfüllt. Um Wettbewerbsgleichheit auf internationaler Ebene zu wahren (nicht nur Boeing, sondern alle Hersteller von zivilen Großraumflugzeugen weltweit, allen voran in China, werden staatlich gefördert) hat Airbus 2002 und 2010 Darlehen zur Teilfinanzierung der Entwicklungskosten des A380 und des A350 erhalten. Airbus beschäftigt heute in Deutschland rund 50 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und verfügt über wichtige Entwicklungs- und Produktionsstätten, die starke industrielle Zugpferde für die lokalen Luftfahrtindustriecluster in Deutschland sind. Siehe im Übrigen auch die Antwort zu Frage 28a.

Durch die Förderung des H160 konnten wichtige Kompetenzen im Bereich der Entwicklung bei Eurocopter Deutschland aufgebaut und gesichert werden.

e) Wenn ja, welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang bei der Entscheidungsfindung, dass die Bundesrepublik Deutschland Anteilseignerin von Airbus ist?

Wie gewährleistet die Bundesregierung, dass sie ihre Entscheidungen zur Vergabe bevorzugender Darlehen unabhängig davon trifft, dass sie als Anteilseignerin ein besonderes wirtschaftliches Interesse an Airbus hat?

Die Gewährung von Darlehen an Airbus erfolgt unabhängig von der Rolle der Bundesrepublik als Anteilseignerin. Beteiligungsverwaltung und Förderprogramme sind organisatorisch getrennt, Entscheidungen werden separat getroffen. Dies wird insbesondere dadurch gewährleistet, dass für Beteiligungsverwaltung und Förderprogramme gesonderte Dienstwege bestehen.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333